ROK XVIII Warszawa, sierpień—wrzesień 1937 r. Nr. 8 (268)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

NIE MAMY CZASU CZEKAĆ!

Ogłoszone niedawno oświadczenia oficjalne p. Prezesa Rady Ministrów, gen. Składkowskiego oraz p. Wicepremiera i Ministra Skarbu inż. Kwiatkowskiego, w myśl których projekty nowych przepisów uposażeniowych i pragmatycznych podane będą w czasie właściwym do wiadomości i zaopiniowania przedstawicielstwu zawodowemu pracowników państwowych, tudzież, że skierowane będą do ciał ustawodawczych, a wobec tego poddane zostaną krytyce publicznej, wniosły znaczne uspokojenie w atmosferę, podnieconą rozmaitymi plotkami i pogłoskami. Nic wprawdzie nie wiadomo pewnego o treści owych projektów, a są pewne podstawy do przypuszczenia, iż nie będą one bynajmniej dla pracowników korzystne, to jedno jednakże wydaje się pewnym, że nas tym razem żadna decyzja nie zaskoczy i że rząd, zmuszony bądź co bądź liczyć się ze zdaniem powszechnym, zaniecha przynajmniej zbyt już jaskrawego krzywdzenia pracowników w niższych i średnich grupach uposażenia.

Możnaby było zatem czekać bez zbytniego niepokoju na dalszy rozwój wypadków, w przekonaniu, że na stawianie wniosków i na stosowną akcję nadejdzie czas po ogłoszeniu projektów rządowych, gdyby wypadki w dziedzinie życia gospodarczego nie zmuszały nas do podjęcia natychmiastowych starań o pomoc doraźną.

„Ogólne rozmiary spożycia uległy dalszemu zwiększeniu, tak w mieście jak i wśród ludności wiejskiej — czytamy w rządowym wydawnictwie p. t. „Koniunktura Gospodarcza". — Silny wzrost zatrudnienia kompensował ze znaczną nadwyżką spadek płac realnych, dając w rezultacie wzrost siły nabywczej klasy robotniczej jako całości. Zwiększone obroty w handlu i tendencja zwyżkowa cen wpłynęła na poprawę dochodów mieszczaństwa. **Jedynie warstwy ludności żyjące z dochodów stałych na skutek wzrostu kosztów utrzymania rozporządzały mniejszą siłą nabywczą".**

W tych spokojnych, ostrożnych słowach zobrazowana została pogłębiająca się z dniem każdym nędza warstw pracowniczych. Uposażenia i zaopatrzenia, obniżone gwałtownie pod koniec r. 1935 wskutek obciążenia podatkiem specjalnym utrzymują się odtąd bez zmiany. Tymczasem wskaźniki cen i kosztów utrzymania po chwilowym spadku w grudniu 1935 r. już począwszy od stycznia 1936 idą szybkim tempem nieustannie w górę. Wzrosły ceny hurtowe, a więcej jeszcze detaliczne, rosną bez przerwy koszty utrzymania, maleje w tempie groźnym realna wartość naszych uposażeń, a z nią i nasza siła nabywcza. A co najgorzej, nie mamy już z czego tracić, skoro uposażenia nasze znalazły się już w r. 1935 na granicy t. zw. minimum egzystencji i obniżone zostały do poziomu głodowego. Każdy grosz podwyżki cen żywności oznacza w tych warunkach ograniczenie w zaspokajaniu potrzeb najpilniejszych i do życia niezbędnych, oznacza niedojadanie ilościowe i jakościowe rodzin pracowniczych. Zapasów z reguły nie posiadamy, kredyt wyczerpaliśmy już dawno, nie mamy sposobu wyjścia z sytuacji. A nadto zbliża się zima, rozpoczął się rok szkolny, czekają nas wydatki konieczne, na które znikąd nie możemy znaleźć pokrycia.

Nie mamy czasu czekać do maja czy choćby tylko do marca aż rząd opracuje projekty a Sejm i Senat je rozpatrzy i uchwali, potrzebujemy pomocy natychmiastowej, doraźnej. I mamy pełne prawo żądać, aby nam pomocy takiej udzielono.

Bo przecież życie gospodarcze rozwija się pomyślnie Rośnie produkcja, rosną ceny, zwiększają się zyski, tantiemy i dywidendy, rośnie zresztą „siła nabywcza klasy robotniczej jako całości". Dodajmy do tego, że rosną także i dochody skarbowe, budżet wykazuje nadwyżki a koleje, dzięki znacznemu wzrostowi przewozów, weszły w okres pomyślnej koniunktury i poprawiły znacznie stan swoich finansów.

Ziściły się zatem wszystkie, co do jednego, warunki, od których rząd uzależniał swego czasu zniesienie podatku specjalnego. Nie zapomnieliśmy bynajmniej, że podatek ten miał być tylko ostatecznością, jedynym możliwym — podobno — w ówczesnych warunkach, ale też tylko doraźnym i tymczasowym środkiem zrównoważenia budżetu, że miał być wycofany bezzwłocznie gdy równowaga będzie przywrócona i gdy życie gospodarcze wróci do normy. Cel został osiągnięty, ofiara nie poszła na marne, a wobec tego czas już najwyższy pomyśleć i o naszej doli, zwłaszcza, że pomyślność ogólna z której radujemy się i my, ma także i odwrotną, a dla nas tragiczną, stronę

medalu — uniemożliwia nam utrzymanie rodziny i kształcenie dzieci, zmusza nas, dzięki wzrostowi cen, do coraz dalszych ograniczeń w zaspokajaniu potrzeb i spycha nas dosłownie na dno nędzy.

Nie można już dłużej uprawiać w stosunku do nas dotychczasowej polityki: jak długo jest źle, gdy trzeba ratować budżet i przeciwdziałać katastrofie gospodarczej, na nas przede wszystkim nakłada się ofiary, od nas wymaga się wyrzeczeń. Nie możemy przecie „bytować spokojnie" — jak mówił jeden z pp. premierów, gdy cały kraj ugina się pod ciężarem kryzysu". Ale gdy wróci pomyślność i równowaga — nas znowu odsyła się z kwitkiem, bo „nic nam do zysków kolei i do nadwyżek Skarbu Państwa", według zdania tego samego p. premiera...

Stosowano wprawdzie taką politykę przez lat wiele bez przeszkód i bez skutecznego przeciwdziałania z naszej strony, dziś jednak sprawy zaszły już zadaleko. Przeciągnięto tę strunę wyraźnie a warstwy pracownicze po wszystkich obniżkach, po sławetnej reformie „jędrzejowiczowskiej", po tylu a tylu pożyczkach i ofiarach nie mogą tym razem już z żądań swych zrezygnować choćby nawet i chciały. Poprostu nie mają już z czego dalszych ofiar i dalszych wyrzeczeń ponosić.

Życie ma swoje wymogi, jest mocniejsze od woli czy od niechęci ministrów. Życie wymaga pomocy doraźnej, zniesienia niemożliwych do wytrzymania ciężarów, wyrównania strat, które ponosimy wskutek wzrostu cen i kosztów utrzymania. Pod naciskiem życiowych potrzeb rząd musi ustąpić i przyjść nam z pomocą nie czekając aż nieruchawa machina ustawodawcza zdąży uporać się z reformą uposażeń i zaopatrzeń.

Obojętną jest dla nas w tej chwili forma tej pomocy, obojętnym jest, skąd pochodzić będą niezbędne w tym celu fundusze. Myśmy swój obowiązek spełnili, nie poskąpiliśmy najboleśniejszych nawet ofiar gdy zachodziła potrzeba. Niechże teraz inne warstwy społeczeństwa, korzystające w całej pełni z dobrodziejstw pomyślnej koniunktury, pomyślą o naszych potrzebach i przyjdą nam z pomocą, niechże i one raz wreszcie staną do szeregu i poniosą ofiary na rzecz wspólnego dobra.

Niebezpiecznym byłoby lekceważyć sytuację która jest poważna. Ufamy, że czynniki miarodajne na czas to zrozumieją!

Nie chcemy bynajmniej lekceważyć opisanych wyżej zmian i uzupełnień, które M. K. wprowadziło z ważnością od dn. 1 sierpnia 1937 r. Bądź co bądź przynoszą one pewną, choć nieznaczną tylko podwyżkę stawki na pociągach pasażerskich i na manewrach i wyjaśniają na korzyść drużyn pewne wątpliwości co do znaczenia niektórych postanowień przepisów o godzinowym. Nie wynika jednak z tego abyśmy mogli uznać tę nowelę za należyte uwzględnienie choćby minimalnych tylko postulatów naszych oraz za spełnienie obietnic i wykonanie poleceń p. Ministra Komunikacji tak co do formy, jak też i co do treści.

Postaramy się stanowisko nasze uzasadnić z możliwie jak największym spokojem, trzymając na wodzy nerwy i powstrzymując się od nazywania wielu rzeczy po imieniu. Wystarczy w tym celu stwierdzić bezsporne fakty:

Wielokrotnie, tak przed wprowadzeniem nowego systemu „godzinowego" jak też i w czasie długotrwałego czasu prób i doświadczeń, mających na celu przystosowanie poronionych pomysłów do wymogów życia, podkreślał p. Minister wyraźnie, iż nie jest jego zamiarem obniżanie zarobków drużyn parowozowych lecz jedynie i wyłącznie uproszczenie dotychczasowego zawiłego systemu obliczania tych zarobków i uzyskanie w ten sposób oszczędności na kosztach manipulacji i rachunkowości. Mimo to dążyły podwładne p. Ministrowi organy jawnie i wyraźnie do obniżenia zarobków drużyn parowozowych i cel swój wbrew zapowiedzi p. Ministra urzeczywistniły, przy czym rezultat ostateczny nawet po podniesieniu stawki godzinowego na pociągach pasażerskich o 2 grosze przewyższa w wielu wypadkach, znacznie, zwłaszcza na pociągach o większej szybkości i dalekobieżnych, „orientacyjną normę" 10% i sięga do 30 i więcej procentów. Nie zdążyliśmy natomiast zauważyć, aby system został rzeczywiście uproszczony — przeciwnie, pominąwszy już nawet bardzo znaczne a całkiem zbyteczne koszty całorocznego eksperymentowania, podwójnych obliczeń i t. p. — panuje obecnie większa jeszcze chińszczyzna i większe skomplikowanie zasad aniżeli to miało miejsce poprzednio. W ten sposób te oszczędności, których „czynniki właściwe" znaleźć nie umiały w uproszczeniu systemu — odbiły sobie na zarobkach drużyn parowozowych.

W czasie audiencji udzielonej przedstawicielom naszego Związku dn. 20 kwietnia 1937 r. p. Minister, przekonany o wadliwości obowiązującego systemu zapowiedział, że poleci przystąpić do pracy nad jego zmianą, zapewnił, że przedstawiciele naszej organizacji będą mieli możność współuczestniczyć w tej pracy w sposób twórczy i że decyzja w tej sprawie zapaść może tylko na podstawie zasad uzgodnionych zupełnie z przedstawicielstwem pracowników. Tym-

NA TYM NIE KONIEC!

Obawy, którym daliśmy wyraz w poprzednim (7-mym) numerze „Maszynisty" z r. b. w artykule p. t. „Próba stworzenia faktów dokonanych" okazały się w całej pełni uzasadnione i ziściły się rychło. W N-rze 28 Dziennika Urzędowego M. K. z dn. 31.VII 1937 r. pod poz. 216 ukazało się zarządzenie p. Ministra Komunikacji z dn. 24.VII r. b. „w sprawie zmiany przepisów o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas spędzony na parowozie".

Nowela jest krótka i streszcza się w punktach następujących:

1) stawka dodatku godzinowego za czas służby przy pociągach pasażerskich została podwyższona dla maszynisty i dla pomocnika maszynisty o 2 grosze i wynosi obecnie 94 grosze dla maszynisty i 72 grosze dla pomocnika. Stawki dodatku dla trzeciaka na pociągach pasażerskich (64 gr.) oraz dla maszynisty i pomocnika maszynisty przy pociągach towarowych (82 gr. i 64 gr.) pozostały bez zmiany.

2) przez zamieszczenie wyraźnego postanowienia usunięto wszelką wątpliwość co do tego, iż drużynie parowozowej, która podczas postoju na stacji zwrotnej bez zdania parowozu ogrzewa nim składy pociągów należy się stawka „postojowa" (maszynista — 30 gr., pom. masz. — 25 gr., trzeciak 20 gr. za godzinę).

3) Wyjaśniono, iż stawka dla pociągów gospodarczych (połowa stawki dla poc. towarowych) obowiązuje wówczas tylko gdy drużyna obsługuje takie pociągi gospodarcze, które przewożą materiały na potrzeby kolei między stacjami jednego węzła lub są wysyłane na linię z materiałem do robót drogowych. Wynika stąd, że wszelkie inne pociągi przewożące materiały kolejowe uznane być winne za pociągi towarowe, t.j. że obowiązuje na nich stawka normalna (82, wzgl. 64 grosze).

4) Ustalono, że stawka „rezerwowa" (połowa stawki manewrowej, t.j. obecnie dla maszynisty 19 gr. a dla pomocnika 14 gr. za godzinę) należy się drużynie nie tylko za czas obsługi specjalnych parowozów rezerwowych, za czas ogrzewania składów pociągów wyznaczonymi w tym celu osobnymi parowozami oraz za czas odkażania wagonów, lecz nadto za czas próby hamulców w naprawie oraz za czas mycia wagonów.

5) Uchylono postanowienie, w myśl którego nie brało się w rachubę w sumie miesięcznej czasu do 30 minut włącznie, zaś czas powyżej 30 minut zaokrąglało się do pełnej godziny.

6) Stawka godzinowego na przetoku została podwyższona dla maszynisty z 36 na 38 gr., a dla pomocnika masz. z 27 na 28 groszy za godzinę.

7) Wreszcie — aczkolwiek nie znalazło to wyrazu w tekście noweli — ustalona została właściwa interpretacja § 2 ust. (2) pkt. 2) przepisów o godzinowym w tym sensie, że potrącanie czasu postoju na stacji uzasadnione jest wówczas tylko, gdy na tej stacji zachodzi zmiana rodzaju pociągu nie zaś także i wówczas gdy zachodzi tylko zmiana numeracji pociągu.

czasem podległe p. Ministrowi organy wykonawcze uznały za stosowne zrezygnować z współpracy naszego Związku i nie podjęły nawet próby uzgodnienia zasad i poglądów z naszymi przedstawicielami. Tak samo zresztą zachowały się także i wobec innych organizacyj zawodowych.

Trudno, zaiste, zrozumieć dlaczego tak się stało. Nasuwają się tutaj 2 możliwości z których jedna jest gorsza od drugiej. Albo p. Minister uznał za stosowne wycofać się z zajętego dobrowolnie stanowiska i złamać dane niemniej dobrowolnie a ogłoszone publicznie przyrzeczenie i to bez wyjaśnienia powodów albo też podległe mu organy M. K. uznały za możliwe zlekceważyć i pominąć wyraźne jego polecenia. Ani jedna ani druga ewentualność nie może przyczynić się do wzrostu autorytetu i powagi władz kolejowych czy też do pogłębienia owej lojalności i owego wzajemnego zaufania pomiędzy administracją kolejową a pracownikami, o których w czasach ostatnich mówi się tak często i z takim naciskiem.

Nie jesteśmy wcale formalistami i nie dla ambicji upieraliśmy się i upierać się będziemy nadal przy żądaniu aby dopuszczono nas do współpracy nad ustaleniem systemu „godzinowego" na nowych podstawach i aby uczyniono szczerą i lojalną próbę uzgodnienia stanowiska M. K. z postulatami personelu. Oparci o jednomyślną w tym względzie opinię wszystkich bez wyjątków pracowników parowozowych, tudzież o rozumne a dobrze uzasadnione argumenty, które tylekroć w słowie i w piśmie przytaczaliśmy — jesteśmy przekonani, iż system obecny nawet po uwzględnieniu wszelkich poprawek jest nieżyciowy i niestosowny, a dla personelu krzywdzący i to bez słusznej racji i bez rozsądnego powodu. Przekonani jesteśmy ponadto — i nie bezpodstawnie — że próba uzgodnienia stanowiska naszego z interesami służby nie byłaby beznadziejną nawet w granicach kredytów na ten cel przez M. K. preliminowanych.

Nie należy również przewidywać jakichkolwiek istotnych trudności w związku z istnieniem kilku zainteresowanych w tej sprawie organizacyj zawodowych, aczkolwiek bowiem wykazują one pewne różnice poglądów — to jednak różnice te nie są bynajmniej nieusuwalne i stosunkowo łatwo byłoby je zniwelować.

Jedna rzecz jest oczywiście w tym celu niezbędna: a mianowicie dobra wola ze strony odpowiednich czynników w Biurze Personalnym M. K., tej dobrej woli nie zdołaliśmy jednak dotąd zauważyć. Nie przypuszczamy, aby komukolwiek zależało specjalnie na zaognieniu sytuacji lub na bezcelowym drażnieniu maszynistów, sądzimy raczej, że administracja nie może się żadną miarą wyzbyć złych nawyków, które sobie w ciągu lat ostatnich przyswoiła i że, uważając sobie za ujmę uzgadnianie czegokolwiek z organizacjami zawodowymi — załatwiła sprawę według starej recepty: z góry, arbitralnie i według własnego, swobodnego uznania choćby w tym celu wypadło nawet pominąć i zlekceważyć wyraźne polecenie Ministra i narazić na szwank walor jego słowa i powagę jego oświadczeń.

Jeśli wolno było tak postąpić organom M. K., to wolno chyba i nam oświadczyć, że nie zamierzamy się bynajmniej z tym pogodzić. Jest dobrym naszym prawem sprawdzić naocznie i bezpośrednio co o tym sądzi p. Minister a chyba także i on sam nie odmówi nam racji, jeśli uprzemy się aby go — o ile można się tak wyrazić — „trzymać za słowo". W tym przekonaniu, zwłaszcza zaś ufni w zdecydowaną postawę wszystkich bez wyjątku pracowników parowozowych nie uważamy sprawy „godzinowego" za zakończoną i nie ustaniemy w pracy tak długo dopóki raz wreszcie nie zostanie wprowadzony w życie system rozsądny i sprawiedliwy, zgodny z uprawnionymi i słusznymi żądaniami pracowników oraz z należycie a nie powierzchownie tylko zrozumianym interesem P. K. P.

—:—

Nie ulega wątpliwości, iż obowiązujące obecnie przepisy o „godzinowym" w tej formie jaką im nadała ostatnia, streszczona na wstępie niniejszego artykułu, nowela są bez porównania lepsze, bardziej życiowe i sprawiedliwe a dla personelu parowozowego korzystniejsze aniżeli narzucone nam swego czasu rozp. M. K. z dn. 30 maja 1936 r., skomponowane według pomysłów Biura Usprawnienia Kolejnictwa. Całoroczna, uporczywa i konsekwentna walka nasza w sprawie uprawnień naszego zawodu nie poszła na marne. Sumienna analiza tekstu przepisów, trafne i należycie uzasadnione argumenty, którymi posługiwaliśmy sie w tej walce nie przeszły bez echa. Wiele wniosków naszych zostało uwzględnionych. Organizacja nasza raz jeszcze dała dowód celowości swej pracy i trafnego wyboru metod postępowania.

Mimo to pozostaje jeszcze wiele do odrobienia. Utrzymał się przede wszystkim sam zasadniczy szkielet nowego systemu, t. j. „zasada" opłacania „godzinowego", za rozkładowy czas jazdy. Wprawdzie z zasady tej pozostały pod naciskiem naszych argumentów już tylko strzępy, mimo to jednak wywiera ona swój zgubny wpływ także i nadal. Ona to nie pozwala na opłacanie czasu pobytu w parowozowni zwrotnej i opóźnienia poniżej 2 godzin, jej też zawdzięczać należy wszystkie te „kombinacje" i dziwolągi z dowolnym ustalaniem czasu przyjęcia i zdania parowozu czemu także i ostatnia nowela nie zapobiegła.

Poważne zaniepokojenie budzi zwłaszcza sposób ustalenia „rzeczywistego" czasu przyjęcia i zdania parowozu, co z uwagi na możliwą dowolność **może spowodować nawet bardzo znaczną obniżkę zarobków.** Sprawa wyjaśni się jednak dopiero po 15.IX, t. j. po wypłacie pierwszych należności według nowych zasad.

Nie liczy się również obowiązujący system z różnicą szybkości poszczególnych rodzajów pociągów. Wyrazem tego jest jednakowa stawka dla wszystkich pociągów pasażerskich i dla wszystkich pociągów towarowych a skutkiem — znaczne, kilkudziesięcio-procentowe obniżki zarobków na wielu pociągach.

Oto wady najważniejsze i podstawowe obowiązującego systemu; o innych drobniejszych, jak też i o wielu wątpliwościach i niejasnościach nie wspominamy w tej chwili, zwłaszcza, że były one omawiane już niejednokrotnie a przy tym wyczerpująco na łamach „Maszynisty".

Jest tedy rzeczą organizacji naszej prowadzić walkę o „godzinowe" dalej i tak długo dopóki wszystkie błędy i wady systemu nie zostaną usunięte i wyrównane. Decyzję co do dalszej naszej taktyki poweźmie Zarząd Główny w pierwszych dniach następnego miesiąca. Niezależnie od tego Prezydium zabiega o uzyskanie audiencji u p. Ministra.

Tymczasem personel parowozowy reaguje słowem i czynem przeciwko zastosowanemu przez M. K. sposobowi załatwienia sprawy i przeciw narzucaniu sobie decyzyj w sprawach najbardziej go obchodzących. Mnożą się uchwały protestacyjne, zapadają decyzje demonstracyjnego wstrzymywania się od podejmowania należności. Dają się również, niestety, tu i ówdzie odczuć objawy zdenerwowania w postaci braku dyscypliny organizacyjnej, prób samodzielnych interwencyj, wysyłania odrębnych delegacyj do M. K. i t. p.

Przypomnieć zatym wypada raz jeszcze to, co powtarzaliśmy stale w toku walki o „godzinowe": tylko wzmocnienie naszych szeregów, tylko skupienie się wszystkich pracowników parowozowych pod sztandarem niezależnej a wypróbowanej organizacji zawodowej, tylko niezwłoczne zlikwidowanie nieszczęsnego rozłamu — przy zachowaniu pełnego zaufania do przedstawicieli i pełnej dyscypliny organizacyjnej może zapewnić nam zwycięstwo w tej walce.

Nic nie pomogą ani rezolucje, ani delegacje. Słów dość już padło w dyskusji i nikt chyba już nic mądrzejszego ani bardziej przekonywającego nie wymyśli. Trzeba tylko aby za argumetami stała potęga świadomych swej siły, karnych i gotowych do czynu szeregów. O to przede wszystkim, o to jedynie dbać winny koła i okręgi, to jest zadaniem pierwszym i najważniejszym wszystkich członków, wszystkich pracowników parowozowych!

Wierzymy, że maszyniści zrozumieją swoje obowiązki i że będą umieli je wypełnić.

KIEDY NARESZCIE?

Minęło w roku bieżącym lat 12 od czasu wydania przepisów o ujednostajnieniu stanowisk i tytułów służbowych, 8 lat już przeszło od chwili gdy weszły w życie przepisy o służbie przygotowawczej i egzaminach, niebawem minie 4 lata od wprowadzenia gruntownej reformy przepisów pragmatycznych i uposażeniowych, które uregulowały stosunki służbowe na nowych zupełnie podstawach, zerwały związek pomiędzy grupą uposażenia a stanowiskiem służbowym, uchyliły przepisy o listach starszeństwa i t. d.

Wiele zmieniło się na P. K. P. od r. 1925, życie ma bowiem to do siebie, że nic sobie nie robi z przestarzałych szablonów, lecz idzie naprzód swoją drogą. Zmieniły się warunki eksploatacji, powstały nowe gałęzie służby, inne rozrosły się i doszły do znaczenia nierównie większego, niż przed laty. Minęło zresztą także i radosne upojenie „czynników miarodajnych" wywołane obaleniem wszelkich więzów porządku i wszelkiego skrępowania w swobodzie dyspozycji personelem, namnożyło się wiele gorzkich i cierpkich doświadczeń, pojawiły się ciężkie i nieodparte zarzuty, poparte realną groźbą poważnych konsekwencji dla interesów służby.

Wydanie nowych przepisów o systemizacji i zaszeregowaniu stanowisk, tudzież o porządku starszeństwa czy też o porządku „awansowania" stało się już od dawna koniecznym. Konieczność tę stwierdziliśmy zresztą bezpośrednio po dokonaniu sławetnej reformy z r. 1934 i o wydanie owych przepisów upominamy się odtąd bez przerwy i natarczywie. Wreszcie i Ministerstwo Komunikacji nie mogło zaprzeczyć słuszności tego postulatu i przystąpiło do ustalenia tekstu nowych przepisów.

Stało się to mniej więcej 3 lata temu. Odtąd co kilka miesięcy a nawet co kilka tygodni M. K. zapowiada ogłoszenie wspomnianych przepisów „już w czasie najbliższym" i starym zwyczajem, obietnic swoich nie dotrzymuje. Każde „następne" awanse mają się już odbywać według ustalonego w owych przepisach porządku, ale, jakoś narazie pozostaje po staremu, t. j. panuje i święci triumfy nadal tak jak dotąd „swobodne uznanie", dzięki czemu rozmaici „zasłużeni" i cieszący się „wybitną kwalifikacją" awansują po raz trzeci i czwarty. Pogłębia się z dniem każdym chaos i bałagan, istnieją stanowiska nieznane i nieprzewidziane w przepisach, nie mające ani miejsca w hierarchii, ani ustalonego zaszeregowania, nikt nie wie na czym siedzi, co go czeka, jakie są jego perspektywy na przyszłość i jakie ma szanse życiowe?

Z ulgą odetchnęli zatem kolejarze gdy w czerwcu r. b. rozeszła się wieść radosna, że przepisy te są już nareszcie gotowe i opracowane w szczegółach. Nie pozostawało podobno już nic innego jak tylko przedłożyć je do aprobaty p. Ministra i wydrukować w Dzienniku Urzędowym. Spodziewano się tego początkowo już w lipcu, następnie jednak termin ogłoszenia przepisów, z uwagi na okres urlopowy, ustalony został na wrzesień. Tak przynajmniej zapewniano nas w M. K. z miejsca kompetentnego...

Potrzeba rychłego, natychmiastowego wydania tych przepisów jest tak paląca, iż świadoma opinia pracownicza nie kładła już nawet nacisku na konieczność uzgodnienia tych, niezmiernie ważnych, norm z przedstawicielstwem zawodowym i wstrzymywała się od wyciągania konsekwencji z zdumiewającego bądź co bądź faktu, iż nikomu w M. K. nie przyszło na myśl choćby tylko opinię pracowniczą na ten temat wysłuchać. Zresztą pocieszaliśmy się potrosze przekonaniem, że, starym, dobrym zwyczajem, będzie się poprawiać te przepisy nie przed wydaniem, lecz dopiero po wydaniu, jak to z pożytkiem wypraktykowano tylekroć przy innych sposobnościach. Na wszelki wypadek nie bez racji było i jest przeświadczenie, że lepszy nawet i kiepski porządek prawny od zupełnego braku jakichkolwiek reguł i prawideł.

Tymczasem, jak się dowiadujemy ostatnio, głoszenie omawianych przepisów ma znowu ulec zwłoce. Już nie na wrzesień, ale dopiero pod koniec grudnia, „jeśli się uda". Tym razem chodzi podobno o konieczność uzgodnienia „międzydepartamentalnego".

Tu jednakże opinia pracownicza wystąpić musi z stanowczym protestem. Trudno uwolnić się w tych warunkach od narzucającego się nawet mimowoli podejrzenia, iż wydanie przepisów hamowane jest celowo przez administrację personalną w tym bodaj celu, aby jeszcze jedne awanse odbyć się mogły według starych metod, na podstawie swawolnego uznania Biur Personalnych, z pominięciem wpływu fachowych zwierzchników a ku pełnemu zadowoleniu wszelkiego rodzaju „zasłużonych" i uprzywilejowanych. Już i tak zapowiedziane na październik etaty i ustalenia będą musiały obejść się bez zbytecznych i niewygodnych reguł porządkowych, dzięki czemu panuje ożywiony ruch w interesie awansowym a uprzywilejowani cieszą się już z góry, bo znowu mają otrzymać etaty poza kolejką...

Okazuje się z tego, że, wbrew wszelkim pozorom, administracja personalna wciąż jeszcze mocno siedzi w siodle i aczkolwiek ostatnio, pod naciskiem opinii publicznej, nieco przycichła, to jednak w ukryciu nadal robi swoje, broni skutecznie swoich przywilejów i nie chce ustąpić ze zdobytych pozycji. Nie pomaga nie tylko jednomyślnie potępiająca opinia całego społeczeństwa, ale nawet i dobre intencje u szczytów hierachii urzędowej.

Sądzimy, iż damy wyraz zgodnej opinii wszystkich bez wyjątku kolejarzy, osobiście do administracji personalnej nie należących, że mają oni już dość tego wszystkiego i, że nie będą się przypatrywać się temu z dotychczasowym spokojem. Przepisy muszą się ukazać jeszcze przed ustaleniem list awansowych i winny być przy udzielaniu awansów zapowiedzianych na styczeń 1938 r. zastosowane. Gdy zaś z tych czy innych względów zajść musi zwłoka w ich ogłoszeniu, domagamy się, aby ją wykorzystano na zasięgnięcie opinii związków zawodowych i na rozpatrzenie ich wniosków i ich postulatów.

SPRAWY SŁUŻBOWE

PREMIE MANEWROWE

Z mocy zarządzenia M. K. z dnia 19 kwietnia 1937 r. Nr. R. T. IX. 253/1/37 wprowadzone zostały z dniem 1 maja r. b. nowe przepisy **„premiowania dodatnich wyników pracy manewrowej".** Treść tych przepisów przedstawia się w skróceniu jak następuje:

Premiowanie ma na celu racjonalne wyzyskanie parowozów manewrowych oraz osiągnięcie jaknajwiększej wydajności ich pracy. Cel ten może być osiągnięty przez:

a) użycie odpowiednich parowozów manewrowych w ilości odpowiadającej rzeczywistej potrzebie, w którym to celu oblicza się na poszczególnych stacjach rozrządowych i węzłowych ilość parowozogodzin niezbędnych do wykonania pracy manewrowej.

b) ścisłą rejestrację pracy manewrowej w książeczkach przeznaczonych na ten cel po myśli przepisów o gospodarce parowozowej oraz w pokwitowaniach za rzeczywistą pracę przetaczania, za rezerwę i za przerwy w pracy manewrowej;

c) systematyczne pouczanie pracowników, jak należy wykonywać pracę manewrową;

d) osobiste czuwanie dyżurnych ruchu i dyżurnych nadzorczych nad pracą manewrową przez odpowiednie jej rozplanowanie, niedopuszczanie do zbytecznych przerw i zbędnego skomplikowania tej pracy;

c) kierowanie parowozu manewrowego do parowozowni na postój, ilekroć wypadnie pracę manewrową przerwać na czas **dłuższy niż 2 godziny.**

Premiowaniu podlega tylko przetaczanie specjalnym **parowozem manewrowym** (nie zaś parowozem pociągowym) i ma być wprowadzone tylko na takich stacjach, na których **można oczekiwać korzyści z tego ty-**

tułu przez zmniejszenie ilości parowozogodzin pracy stałych parowozów manewrowych.

Dla każdej stacji stosującej premiowanie ustala się najmniejszą niezbędną ilość godzin pracy parowozu manewrowego potrzebną do przetaczania 100 wagonów. Ilość tę, zwaną **„miernikiem"** ustala 2 razy w ciągu roku (w okresie letnim i zimowym) specjalna komisja złożona z przedstawiciela Wydz. Ruchu oraz 2 przedstawicieli właściwego Oddziału Ruchu na podstawie stwierdzonej chronometrażem ilości parowozogodzin zużytych rzeczywiście na poszczególne czynności przy rozrządzaniu wagonów. Przy ustalaniu miernika, który obliczać należy według specjalnego, podanego w przepisach wzoru matematycznego należy uwzględnić warunki lokalne i urządzenia stacyjne, czas niezbędny do rozformowania, tudzież do zestawienia wszystkich pociągów pośpieszno-towarowych, towarowych, zbiorowych, zdawczych i towarowowo - osobowych, tudzież czas niezbędny na przetaczanie wagonów lokalnych. Mierniki podlegają zatwierdzeniu przez Dyrektora kolei, a winny być zmienione, jeśli na danej stacji zaszła zmiana warunków pracy manewrowej.

Nie przyznaje się premii:

a) za pracę manewrową przy załadowaniu i wyładowaniu pociągów gospodarczych i za przetaczanie tych pociągów w stacji i poza stacją;

b) za przetaczanie na torach parowozowni, warsztatów, składów służby drogowej i innych służb, parowozem specjalnie do tego celu wyznaczonym i oddanym do dyspozycji tych służb;

c) za obsługiwanie pociągów zdawczych pomiędzy stacjami dwóch sąsiednich kolei;

d) za ogrzewanie wagonów osobowych oraz za mycie i dezynfekcję wagonów;

c) **za pracę manewrową dokonywaną parowozami pociągowymi;**

f) **za wszelką pracę związaną z ruchem pociągów pasażerskich** z wyjątkiem wypadków, gdy wagony osobowe są wysyłane lub przybywają w składzie pociągu towarowego.

Na podstawie „miernika" ustalonego w sposób wyżej podany, Naczelnik Służby Ruchu wyznacza dla każdej stacji stosującej premiowanie **normę parowozogodzin** pracy manewrowej, która powinna być większa od miernika w granicach do 20%. Premię wypłaca się za czas zaoszczędzony, ustalony przez porównanie normy z ilością parowozogodzin zużytych rzeczywiście na pracę manewrową.

Stawka premiowa odpowiada wysokości 25% **przeciętnego kosztu utrzymania czynnego parowozu manewrowego łącznie z poborami drużyny parowozowej w ciągu godziny.** Koszt ten ustala corocznie M. K. i podaje do wiadomości Dyrekcji. Udział poszczególnych pracowników w premii obliczany być winien w stosunku do czasu rzeczywistego wykonywania czynności przy pracy manewrowej.

Jeżeli na stacji stosującej premiowanie przekroczono w pewnym miesiącu normę godzin pracy parowozu manewrowego należy o tym złożyć niezwłocznie raport z podaniem przyczyny przekroczenia. Naczelnik służby Ruchu ew. w porozumieniu z Naczelnikiem zainteresowanych służb może wówczas zarządzić zmniejszenie lub w ogóle skasowanie udziału winnych pracowników w premii przetokowej na okres czasu, jaki uzna za stosowny.

Specjalną uwagę polecają przepisy zwrócić na to, **aby dzięki premiowaniu nie zwiększyła się ilość godzin pracy manewrowej, wykonanej parowozami pociągowymi** kosztem zmniejszenia ilości godzin pracy stałych parowozów manewrowych, co „nie powinno mieć miejsca".

W premii manewrowej mogą uczestniczyć:

1) **Spośród pracowników stacyjnych Służby Ruchu:** zawiadowca stacji i jego zastępca ruchowy, dyżurni ruchu oraz kanceliści biorący bezpośredni udział w przyjmowaniu i wyprawianiu pociągów, dyżurni ruchu kierujący pracą parowozów i drużyn manewrowych, starsi ustawiacze i ustawiacze, starsi manewrowi, manewrowi i robotnicy manewrowi na posterunkach, które biorą udział w premiowanej pracy przetaczania, nastawniczowie, starsi zwrotniczowie i zwrotniczowie, jednakże również tacy tylko, którzy pełnią służbę na posterunkach biorących udział w pracy manewrowej.

2) **Spośród pracowników Służby Mechanicznej na linii:** maszyniści parowozów manewrowych i pomocnicy maszynistów parowozów manewrowych.

3) **Spośród pracowników Oddziału Ruchu:** dyżurni, dyspozytorzy ruchu oraz starszy dyspozytor ruchu albo kierownik referatu przewozów, jeżeli jego czynności mają rzeczywisty wpływ na dodatnie wyniki pracy manewrowej.

Premię rozdziela się na każdej stacji w sposób następujący:

pracownicy stacyjni służby ruchu otrzymują	70%
dyżurni dyspozytorzy i starszy dyspozytor Oddziału Ruchu, wzgl. kierownik referatu przewozów	3%
maszyniści parowozów manewrowych i ich pomocnicy	27%

Poszczególni pracownicy otrzymują swój udział w premii w wysokości zależnej od ilości godzin swej pracy przy czym ilość udziałów przypadających dla poszczególnych kategoryj pracowników ustala Dyrektor Kolei na wniosek Naczelnika właściwej służby.

Przepisy zastrzegają, że sprężyste wykonywanie pracy manewrowej **nie powinno w żadnym razie wpływać ujemnie na bezpieczeństwo ruchu, na prawidłowość zestawienia pociągów ani też powodować uszkodzenia taboru.** Winni będą pociągani do surowej odpowiedzialności.

Pracownicy na stanowiskach kierowniczych i nadzorczych mogą, w razie stwierdzenia dodatnich wyników swych zarządzeń w okresach rocznych, otrzymać specjalne wynagrodzenie pieniężne z kredytów przydzielonym w tym celu przez M. K. w sumie nie przekraczającej 5% premii wypłaconej pracownikom służby wykonawczej.

—:—

Uznaliśmy za stosowne streścić możliwie dokładnie nowe przepisy o premiach manewrowych, posiadają one bowiem doniosłe znaczenie dla tych, dość licznych kolegów naszych, którzy zatrudnieni są na większych stacjach węzłowych i rozrządowych przy obsłudze stałych parowozów manewrowych.

Premie przetokowe nie cieszą się wśród drużyn parowozowych zbyt dobrą opinią. Zarobek z tego tytułu, jeśli wogóle istnieje, przypada w lwiej części pracownikom stacyjnym służby ruchu, drużyny parowozowe otrzymują grosze, narażone są natomiast ustawicznie na szereg przykrości, szykan i nieporozumień z innymi pracownikami .

Perspektywa zarobku premiowego wywołuje dążenie do przyśpieszenia tempa pracy przetokowej często ponad miarę rozsądną i ponad siły człowieka. Pracownicy stacyjni, zwłaszcza ustawiacze i dyżurni ruchu naglą do pośpiechu, usiłują wszelkimi sposobami wyzyskać maszynistów i pomocników nie bacząc ani na techniczne potrzeby parowozów, ani na warunki pracy drużyn parowozowych. Na porządku dziennym jest też niestety usiłowanie „poprawiania" wyników pracy przez odmowę kwitowania rzeczywistego czasu pracy manewrowej, wydłużania na papierze przerw i t. d. Niebezpieczeństwo wypadków przy takim morderczym tempie jest duże, co zresztą wykazuje rzeczywiście prowadzona przez władze kolejowe statystyka.

Nikt z nas, oczywiście, nie ma zamiaru przeszkadzać władzom kolejowym w rozumnym dążeniu do oszczędności ani też popierać marnotrawstwa i ślamazarności. Chodzi nam jednak o to, aby, słuszny w swym założeniu, system premiowy nie został przez nierozważną a przesadną gorliwość kierowników i wykonawców wypaczony i doprowadzony do absurdu. Przepisy, o których mowa, zawierają wyraźną w tym kierunku zachętę, nakazując ustalać „mierniki" 2 razy do roku (będą one oczywiście wskutek tego miały tendencję stale malejącą) i zachęcając pracowników na stanowiskach kierowniczych do szczególnej gorliwości perspektywą uzyskania słonej premii jeśli intensywność pracy utrzymana będzie „na poziomie zbliżonym do mierników", t. j. jeśli personel wyżyłowany będzie do ostatniej kropli potu. Tą drogą łatwo doprowadzić wysiłek personelu do maximum a zarobek premiowy do zera, co zresztą już miało miejsce z premią przetokową, opartą na poprzednich przepisach i co ujawnia się coraz to bar-

dziej jaskrawo także i w innych systemach premiowych np. w premiach węglowych.

Jest rzeczą pracowników aby starali się w miarę możności i w granicach rozumnie pojętego interesu służby nie dopuścić do takiego wykoszlawienia systemu premiowego. Mierniki muszą być ustalone według czasu niezbędnego na normalne, uważne i prawidłowe, a zwłaszcza zgodne z przepisami wykonanie czynności manewrowych a norma wyznaczona być winna w granicach maksymalnych tak, aby pracownik miał zawsze możność zdobycia zarobku premiowego. Zwracamy uwagę drużyn parowozowych na tę okoliczność zwłaszcza w czasie, gdy odbywać się będzie ów „chronometraż" niezbędny dla ustalenia miernika.

Wszelka pobłażliwość dla „manipulacyj" polegających na fałszywym kwitowaniu czasu pracy parowozu manewrowego jest również szkodliwa, i nie powinna mieć miejsca, naraża bowiem drużyny parowozowe, zwłaszcza wobec brzmienia nowych przepisów o „godzinowym", na straty z tego tytułu oraz przyczynia się do fałszowania rezultatów pracy i statystyki, co znowu z kolei powoduje sztuczne obniżanie mierników i norm.

W ogólności należy pamiętać stale, że systemy premiowe są nadużywane na szkodę personelu, co pozornie tylko wychodzi i to chwilowo tylko na korzyść interesom służby, w rezultacie zaś ostatecznym odbija się fatalnie na warunkach pracy i przyczynia się do wyniszczenia fizycznego i psychicznego pracowników. Chwilowy, kilku-złotowy zarobek nie jest w stanie zrównoważyć wynikających stąd szkód i strat i nie powinien wobec tego zaślepiać nikogo, kto sens systemu premiowego dobrze rozumie.

Streszczone przepisy różnią się korzystnie od przepisów, które obowiązywały poprzednio jasnością sformułowania, bardziej celowym układem i słuszniejszymi w wielu punktach dyspozycjami. Nie brak im jednak także i stron ujemnych, zwłaszcza jeśli chodzi o stosunek do pracowników służby mechanicznej.

Udział tych pracowników w premii, nawet i poprzednio zbyt niski, został jeszcze bardziej uszczuplony. I tak otrzymują drużyny parowozowe obecnie tylko 27/100 podczas gdy poprzednio otrzymywały 31/98.

Dyspozytorów parowozowni wyeliminowano zupełnie od udziału w premii i to z powodów nie znanych, a trudnych do zrozumienia. Niewątpliwy wpływ pracy dyspozytorów na rezultaty pracy manewrowej (troska o należyty stan, terminową i prawidłową naprawę i odpowiednie a sprawne wyposażenie parowozów manewrowych, tudzież o terminowe ich dostarczenie na teren pracy itd.) został zupełnie zlekceważony. Kosztem dyspozytorów i drużyn parowozów manewrowych zwiększyli swój udział w premii pracownicy służby ruchu nie wyłączając dyżurnych dyspozytorów ruchu i t. p. wyższych funkcjonariuszów administracji oddziałowej. Jest to jeszcze jeden i to nie pierwszy bynajmniej dowód **ustawicznego postponowania, spychania w dół i ograniczania uprawnień służby mechanicznej,** czemu odpowiedzialni nasi fachowi zwierzchnicy jakoś nie chcą czy nie umieją się przeciwstawić.

Wreszcie z powodów również nie całkiem zrozumiałych **wyłączono od premii pracę przetokową przy przetaczaniu taboru osobowego,** mimo, iż dotąd praca manewrowa tego rodzaju była również premiowana. Spowoduje to, zwłaszcza w niektórych większych stacjach, pozbawienie premii tych drużyn, które wyłącznie zajęte są przetaczaniem składów osobowych, w innych zaś miejscowościach przyczyni się do pewnego obniżenia zarobków premiowych.

We wszystkich tych sprawach Prezydium wystąpi już w czasie najbliższym do M. K. ze stosownymi wnioskami mającymi na celu zachowanie uprawnień pracowników Służby Mechanicznej w tym samym conajmniej zakresie, jaki służył im przed wprowadzeniem w życie nowych przepisów o premiowaniu pracy manewrowej.

należy w fakcie, iż wnioski Departamentu Mechanicznego M. K., których treść zgodna była z naszymi informacjami nie zostały przez czynniki miarodajne w całości zaakceptowane, najprawdopodobniej znowu „ze względów oszczędnościowych". Wobec takiego stanowiska czynników decydujących nie można mieć pewności czy uwzględnione będą od nowego okresu budżetowego dalsze wnioski Departamentu Mechanicznego w szczególności zaś projekt wprowadzenia trzeciaków na parowozach obsługujących pociągi towarowe i wykazujących przebieg dłuższy niż 200 km.

Drużyny parowozowe nie mogą się, oczywiście, pogodzić z takim sposobem załatwiania sprawy. Postulat przydziału trzeciaków na wszystkie pociągi pasażerskie z przebiegiem parowozu powyżej 200 km i na pociągi towarowe z przebiegiem parowozu powyżej 150 km. jest w całej pełni uzasadniony warunkami pracy pomocników, których nie można zmuszać do pracy ponad siły i to w dodatku z ujmą dla minimalnych gwarancyj bezpieczeństwa ruchu. Prezydium Związku przytaczało w pismach swoich, tej kwestii dotyczących, ilość węgla spalanego na parowozach o długich przebiegach i dowiodło cyfrowo, że wysiłek wymagany w tych warunkach od pomocnika jest stanowczo nadmierny, ponadto zaś, że pomocnik, zmuszony do ustawicznego i nieprzerwanego niemal zasilania paleniska, nie ma wprost ani czasu, ani możności spełniać należycie inne swoje obowiązki, zwłaszcza zaś współdziałać z maszynistą w obserwacji szlaku i położenia semaforów, uważać na znaczenie innych sygnałów itd. Uderza nas również dziwna niekonsekwencja w zarządzeniach M. K. Podczas gdy mianowicie żadne argumenty nie były w stanie przekonać M. K. o istnieniu różnicy w warunkach obsługi między pociągami pośpiesznymi i osobowymi jeśli chodziło o godzinowe, to wtedy, gdy chodzi o trzeciaków — różnica ta szybko została odkryta i okazała się tak znaczną i istotną, że nawet wbrew wnioskom fachowego Departamentu nie uznano za stosowne zezwolić na trzeciaków przy obsłudze pociągów osobowych.

Pracownicy parowozowi dość już nacierpieli się, zwłaszcza w latach ostatnich z powodu „względów oszczędnościowych", które służą Biurom Personalnym za stały pretekst do obniżania uposażeń i dodatków, przedłużania czasu pracy i obarczania personelu nadmierną pracą, ponad siły człowieka. Czas wreszcie już skończyć z tymi „względami" i z tą o tyle wygodną i łatwą o ile krótko-wzroczną „gospodarką", która nie umie niczego osiągnąć inaczej jak kosztem pracowników i która mimo to w ciągu stosunkowo krótkiego czasu potrafiła zdewastować koleje w sposób naprawdę zdumiewający.

Prezydium Związku, zmuszone by-

ZASADY PRZYDZIAŁU TRZECIAKÓW

Nawiązując do notatki zamieszczonej w poprzednim (7-mym) numerze „Maszynisty" z r. b. p. t. „Zasady przydzielania trzeciaków na parowozy prowadzące pociągi dalekobieżne" (str. 55) podajemy do wiadomości, iż w sprawie tej otrzymaliśmy już oficjalne pismo M. K. z dn. 27.8.1937 Nr. P. J. — 90/543/37, treści następującej:

„Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że upoważniło Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych do wyznaczania palaczy parowozowych jako trzecich pracowników drużyny (trzeciaków) do służby na parowozie pociągu pośpiesznego, jeżeli parowóz przebiega więcej niż 250 km. a maszynista i jego pomocnik pełnią służbę bez zmiany i odpoczynku w czasie tego przebiegu".

Z treści tego pisma wynika, iż zarządzenia wydane przez M. K. nie są zgodne z informacjami udzielonymi swego czasu przedstawicielom naszego Związku i podanymi do wiadomości czytelnikom naszym w wskazanej na wstępie notatce „Maszynisty". Podczas gdy bowiem w notatce naszej zapowiadaliśmy przydział trzeciaków na wszystkie **pociągi pasażerskie** (zarówno pośpieszne jak i osobowe) o przebiegach parowozu większych niż 250 km — zarządzenie M. K. zezwala na przydzielanie trzeciaków tylko na pociągach **pośpiesznych.**

Powodów tej niezgodności szukać

ło wobec tego podjąć niezwłocznie dalsze starania celem rozszerzenia wspomnianego zarządzenia także i na pociągi osobowe oraz celem realizacji dalszych postulatów drużyn parowozowych w tej dziedzinie tj. obniżenia normy przebiegu uzasadniającej przydział trzeciaka do 200 km. na pociągach pasażerskich oraz do 150 km na pociągach towarowych. O rezultatach starań naszych będziemy informowali czytelników na łamach naszego czasopisma.

OSOBLIWE METODY „PEDAGOGICZNE"

Nie po raz pierwszy zmuszeni jesteśmy występować publicznie z zarzutami przeciwko sposobom stosowania w praktycznym życiu służbowym „przepisów o periodycznym pouczaniu i egzaminowaniu pracowników". Mają te przepisy na celu utrzymać personel, zatrudniony w wykonawczej służbie ruchu na poziomie wymagań służby, zaznajamiać go ze zmianami obowiązujących instrukcyj, i z nowymi urządzeniami, mają ułatwić pracownikom pogłębienie doświadczenia służbowego i wyciąganie wniosków praktycznych ze zdarzeń i wypadków, które się wydarzyły, aby wypadków podobnych uniknąć na przyszłość.

Nikt nie przeczy, że korzystanie z takich pouczeń może wyjść na pożytek zarówno przedsiębiorstwu kolejowemu, jak też i pracownikom. Może, ale bynajmniej nie musi. Wszystko zależy od tego, w jaki sposób wykonywane są w praktyce przepisy, kto udziela pouczeń i jak to uskutecznia oraz kto, w jaki sposób i z jaką intencją przeprowadza egzaminy sprawdzające i kontrolne?

Ten, kto ma innych pouczać, musi przede wszystkim sam być uczonym i biegłym w danym przedmiocie. Ale i to nie wystarcza; musi ponadto mieć zarówno talent, jak też i doświadczenie pedagogiczne, wiadomo bowiem, że czasem największy nawet uczony na pedagoga się nie nadaje, nie umie wiedzy swojej udzielić uczniom. Nie od dziś również ludzie doszli do wniosku, że oprócz wiedzy fachowej, instruktor odznaczać się musi innymi jeszcze przymiotami; musi mieć poczucie miary, taktu i przyzwoitości, tak aby cieszył się wśród swoich uczniów należytą powagą. Jeśli takie zasady obowiązują przy nauczaniu nieletnich, to cóż dopiero, gdy wypada pouczać ludzi dorosłych, ba, posiwiałych w służbie i gdy pomiędzy uczniem a instruktorem jest często taki stosunek, iż pierwszy mógłby być bodaj czy nie dziadkiem drugiego. Uczęszczają na pouczanie i podlegają egzaminom sprawdzającym ludzie, dysponujący długoletnim doświadczeniem, którzy już nie jedno widzieli i nie jedno przeszli, którzy elementy ruchu kolejowego i jego bezpieczeństwa mają we krwi i w małym palcu i którym byle kto, byle czym nie zaimponuje.

To też zdawaćby się mogło, iż władze kolejowe dokładać winny wszelkich możliwych starań, aby na instruktorów dobierać ludzi poważnych, biegłych w teorii i w praktyce życia służbowego, nieskazitelnych pod każdym względem, taktownych i cieszących się zasłużoną dzięki temu powagą. Zadanie instruktora należy do bardzo ważnych i, jeśli administracja kolejowa traktuje na serio przepisy o pouczaniu personelu — winna we własnym interesie powierzać funkcje pedagogiczne najlepszym ze swego grona.

Tak jednak, niestety, nie jest. Zdarza się tu i ówdzie, najczęściej dzięki przypadkowi, że instruktor stoi na wysokości swego zadania. Wówczas stosunki układają się zgodnie i harmonijnie, personel, mimo uszczerbku na wypoczynku, jaki z tego tytułu ponosi, uczęszcza na pouczanie chętnie, co więcej, stara się w miarę sił i możności, nie szczędząc ofiar o przyozdobienie sali wykładowej i o zaopatrzenie jej w pomoce naukowe, słowem, pouczanie spełnia swój cel w sposób właściwy, jest tym, czym być powinno, t. j. środkiem, mającym na celu podniesienie sprawności i bezpieczeństwa ruchu.

Częściej jednakże bywa inaczej. Na instruktorów przeznacza się ludzi, którzy się do żadnej pożytecznej pracy nie nadają. Przepisy nie wymagają od instruktora żadnych formalnych kwalifikacyj, nie przewidują dla nich ani kursów, ani egzaminów, a wobec tego można wyznaczyć na instruktora pierwszego lepszego z brzegu urzędnika, zwłaszcza takiego, dla którego nie ma lepszego zajęcia, lub też któremu nie można powierzyć funkcji naprawdę odpowiedzialnych. Dyrekcje traktują te sprawy z wyraźnym lekceważeniem, nie zastanawiając się nad tym, czy instruktor umie pouczać, czy cieszy się i cieszyć się może należytą powagą i czy poza przepisaną ilością pasków i gwiazdek posiada także i inne zalety i przymioty do wykonywania swoich obowiązków niezbędne. Toteż wystarczy czasem posiadanie brata, swata, czy innego pociotka na wpływowym stanowisku, aby zostać kolejowym pedagogiem, choćby nawet wszystkie inne kwalifikacje były ujemne. Czasem znowu funkcja „profesora" przypada z urzędu rozmaitym naczelnikom, którzy mogą np. być znakomitymi inżynierami i administratorami, ale na pedagogów nie nadają się zupełnie.

Toteż nie rzadko zdarzają się wypadki, iż „pouczanie" mija się najzupełniej z celem, któremu ma służyć. Zamiast pouczać, jak każą przepisy, zamiast tłumaczyć na przykładach praktycznych, informować o nowych zarządzeniach i urządzeniach — instruktor wprowadza typową, średniowieczną belferkę, stosuje metody chederowe, zachowuje się wobec swoich uczniów w sposób niedopuszczalny, obraża ich godność osobistą, swojej nie szanując i tą drogą wprowadza w atmosferę pouczeń, zwłaszcza zaś egzaminów, momenty zadrażnień tak ostrych, że wyrażają się często w protestach, bojkotach i dochodzeniach.

Różne przyczyny u różnych instruktorów wywołują takie skutki. Czasem jest to człowiek uczciwy i przyzwoity, ale nie zna się na swoim przedmiocie i sam nie wiele umiejąc, także i drugich niczego nauczyć nie może. Czasem znowu instruktor ma naturę złośliwą i funkcje swoje wykorzystuje w tym celu, aby ulżyć swej żółci. Czasem wreszcie instruktorowi przy wrodzonej złośliwości i całkowitym braku taktu oraz dobrego wychowania brak wszelkich zarówno umysłowych, jak i moralnych kwalifikacji do sprawowania swego urzędu.

Czyż można się dziwić, że w takich warunkach raz po raz napływają do nas skargi na instruktorów, poparte przytoczeniem wypadków jaskrawych, incydentów godnych potępienia, i drastycznych przykładów naruszania godności osobistej pracowników.

Zamiast pouczać, p. instruktor przez cały rok „egzaminuje". Czyni to w sposób złośliwy, nie szczędząc personelowi przytyków i aluzyj, a nawet gróźb i wymysłów. Dzięki stosowanej z zamiłowaniem metodzie wymyślania rozmaitych fantastycznych dziwolągów, delikwent wychodzi z pouczania z głową pełną nieprawdopodobnych wprost bujdałek, co, zamiast mu wyjaśnić przepisy, gmatwa je i miesza w sposób często groźny dla orientacji w służbie.

Brak taktu, a nawet i poczucia prymitywnej przyzwoitości też nie należy do zdarzeń rzadkich. Zanotowaliśmy informację, iż pewna „komisja egzaminacyjna" urzędowała rozebrana jak do rosołu, wietrząc w dodatku, gdzie należy swoje inekspryma-ble. Gdy tak pp. „egzaminatorzy" roznegliżowani, włożywszy ręce w kieszenie od majtek, siedzieli wygodnie, maszyniści zgłaszający się do egzaminu w „sekcjach" po 5 osób, musieli stać w „postawie zasadniczej" przez cały czas trwania egzaminu. Bywa, że p. instruktor, zapewne pod wpływem wspomnień z młodości, każe pouczanym trzymać przez cały czas trwania lekcji ręce na stole, tak jak to się praktykowało lat temu 30 w t. zw. **„froeblówkach"**. Ten sam instruktor zaczyna egzamin z reguły od wyrażenia zachwytu nad pięknym blaskiem złotych gwiazdek na kołnierzu maszynisty, co go widocznie drażni i wprawia w zły humor.

Rezultat jest zawsze ten sam. Egzaminy wypadają fatalnie, bo i jakim cudem mogłyby wypaść pomyślnie, skoro „pedagog" sam nic nie umie i marnuje czas na złośliwostki, tudzież na wymyślanie głupkowatych „przykładów". Powstają nieporozumienia, personel się niepokoi, czasem nawet i wyraźnie buntuje, a niechęć przenosi się z wykonawców na system, na czym cierpi niewątpliwie interes służby.

Zresztą nie chodzi tu bynajmniej o drobnostki, ani o rzeczy błahe. Niepomyślny wynik egzaminu może po-

ciągnąć za sobą dyskwalifikację pracownika, pozbawić go pracy i chleba, zwichnąć lub nawet złamać mu przyszłość życiową raz na zawsze. W ten sposób instruktor ma w swoim ręku los pracownika i także z tego powodu pełni funkcję bardzo odpowiedzialną.

Wypadałoby zatem zwrócić baczniejszą uwagę na tę dziedzinę stosunków służbowych. Na instruktorów wyznaczać należy tylko ludzi dobranych troskliwie, posiadających wytrawną wiedzę teoretyczną i praktyczną oraz nienaganne pod każdym względem kwalifikacje osobiste. Nie zaszkodziłoby nauczyć ich tego fachu, wyszkolić ich samych odpowiednio, zanim oni innych szkolić zaczną. I tępić należy bezwzględnie zarówno indolencję, jak też szczególnie objawy nietaktu, złego wychowania, oraz złośliwości w stosunku do pouczanego personelu. Próby pokrywania notorycznie złego i nieodpowiedniego instruktora powagą Dyrekcji, utrzymywania go „dla zachowania autorytetu władzy" na dotychczasowym stanowisku, są działaniem na szkodę interesu służbowego.

Właściwy człowiek na właściwym miejscu — oto dewiza, która powinna kierować postępowaniem urzędów kolejowych. Kto się na instruktora nie nadaje — a powszechna opinia pouczanych jest tu najlepszym wskaźnikiem — tego należy z tego stanowiska usunąć i przeznaczyć do innego, łatwiejszego i mniej odpowiedzialnego zajęcia.

TERMIN ZGŁASZANIA DOWODÓW DZIAŁALNOŚCI NIEPODLEGŁOŚCIOWEJ

Z mocy zarządzenia p. Ministra Komunikacji z dnia 7.VII 1937 r. (Dz. Urz. M. K. nr 28, poz. 217) termin zgłaszania okresów czynnej działalności, zmierzającej do odzyskania niepodległości Państwa Polskiego, stwierdzonej nadaniem Krzyża lub Medalu Niepodległości, celem zaliczenia tych okresów do wysługi emerytalnej, przedłużony został do dnia **31 grudnia 1938 r.**

WYMIAR RYCZAŁTU ZA PRZESIEDLENIE

Według obowiązujących przepisów o należnościach za podróże służbowe i przeniesienia przysługuje pracownikowi kolejowemu w razie przeniesienia do innej miejscowości ryczałt na przesiedlenie. Wymiar tego ryczałtu zależny jest od tego, z jakiego względnie do jakiego budynku pracownik się przesiedla, przy czym jeśli przesiedlenie następuje do budynku lub z budynku kolejowego, położonego w obrębie stacji lub między stacjami kolejowymi, przysługuje ryczałt mniejszy.

Obecnie Ministerstwo Komunikacji, okólnikiem z dnia 9 marca 1937 r. nr 53 (Dz. Urz. M. K. nr 10 z 1937 r., poz. 74) wyjaśniło, iż za „budynki kolejowe, położone w obrębie stacji lub między stacjami przy linii kolejowej" w rozumieniu przepisów o należnościach za przeniesienie należy uważać takie tylko budynki, z których przeniesienie urządzenia do wagonu lub odwrotnie może być dokonane bezpośrednio, bez użycia furmanki lub innego środka lokomocji.

Wszystkie inne natomiast budynki kolejowe, położone w obrębie stacji lub między stacjami przy linii kolejowej, albo w mieście, należy traktować narówni z budynkami prywatnymi.

PODZIĘKOWANIA

W czerwcowym numerze „Maszynisty" zamieściliśmy podziękowanie kol. Jana Jagły, masz.-instr. M. O. Gdańsk w formie zniekształconej. Powtarzamy zatem poniżej w ujęciu właściwym.

Wszystkim, którzy z okazji 25-lecia mojej służby kolejowej złożyli mi dowody serdeczności i życzenia a w szczególności Naczelnikowi Oddziału Mech. P.K.P. w Gdańsku p. inż. **Barańskiemu,** Zastępcy Nacz. O. M. p. inż. **Millerowi,** Zarządowi Okręgowemu Z. Z. M. Zarządom kół Bydgoszcz i Gdynia, delegacjom oraz wszystkim kolegom składam tą drogą najserdeczniejsze podziękowanie

Jan Jagła.

Gdańsk, w czerwcu, 1937 r.,

Składam serdeczne podziękowanie Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za pomoc udzieloną mi przez prowadzenie i całkowite finansowanie długoletniego, trudnego i zawiłego procesu mego o przywrócenie wyższej grupy uposażeniowej i o przyznanie zaopatrzenia emerytalnego. Proces ten zakończony został zupełnym sukcesem jedynie dzięki mistrzowskiemu, energicznemu i opartemu o głęboką wiedzę zawodową prowadzeniu sprawy przez doradcę prawnego Związku p. dra. Żuniaka oraz dzięki skutecznej obronie przed N. T. A. ze strony p. mec. Zaczyńskiego, którym niniejszym dziękuję z całego serca tym więcej, iż zaopatrzenie emerytalne, które mi ostatecznie zostało przyznane stanowi jedyne źródło utrzymania dla mnie i dla mojej rodziny.

Dziękując ponadto Zarządowi Z. Z. M. za pomoc materialną w toku procesu, dzięki czemu miałem możność przetrzymać najcięższy okres mego życia podkreślam publicznie, iż sprawa moja, w której doznałem pełnego koleżeńskiego poparcia i znakomitej fachowej pomocy jest jeszcze jednym wymownym dowodem wartości naszej organizacji, którą we własnym interesie winni popierać czynem wszyscy pracownicy parowozowi.

Brześć n/B. w lipcu 1937 r.

Adam Oniszczuk

Zarządowi Centralnemu Z. Z. M. za udzielenie mi pomocy prawnej oraz P. Mec. Wacławowi **Zaczyńskiemu** za gorliwą i skuteczną obronę przed Sądem w Gdyni składam tą drogą serdeczne podziękowanie

Brzozowski Franciszek
masz. par. Gdynia.

W lipcu 1937 r.

Zarząd koła M. Warszawa - Wschodnia składa tą drogą imieniem ogółu członków serdeczne podziękowanie kol. **Góralczykowi** Antoniemu za ofiarowanie na rzecz koła kompletu „Techniki Parowozowej" wyd. Z. Z. M. za okres od 1927 — 1936 r. włącznie.

Za Zarząd koła:

Szwarc — sekretarz. **Świderski** — przewodn.

Niniejszym składam serdeczne podziękowanie Zarządowi Z. Z. M. za udzielenie mi pomocy prawnej w sprawie o wypadek z dnia 13.III 1936 roku w st. Kielce, a p. Mec. W. Zaczyńskiemu z Warszawy za gorliwą i skuteczną obronę przed sądem, dzięki czemu zostałem uwolniony od winy i kary.

Skarżysko - Kamienna,
w maju 1937 r.

Pisarek Roman,
masz. par. Skarżysko.

Składam serdeczne podziękowanie kol.kol. Prezesowi Okręgu Warszawskiego oraz Przew. Koła Warszawa-Wschodnia Z. Z. M. za gorliwe i skuteczne starania celem przeniesienia mnie do parowozowni Sompolno.

Puczkowski Józef.

Sompolno, we wrześniu 1937 r.

WYDAWNICTWA M. K.

Jako dalszy tom wydawnictw technicznych M. K. ukazał się ostatnio podręcznik p. t.

WAGONY TOWAROWE.

w opracowaniu inż. **F. Przeździeckiego.**

Cena sprzedażna podręcznika w oprawie wynosi zł 2,50. Zamówienia można kierować do Zarządu Z. Z. M.

Fachową recenzję podręcznika zamieści w jednym z najbliższych numerów **„Technika Parowozowa".**

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: Eugenjusz Pruszyński

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15